



## BMW 3-Serie (2005 - 2012)

### Drie maal is scheepsrecht

Autotest | Met een gevoel tussen hoop en vrees wachtten leaserijders massaal op de komst van de nieuwe BMW 3-serie. De hoop was dat de nieuwe 3 zich net als iedere andere BMW van de concurrentie onderscheidde door superieure rijeigenschappen. De vrees was dat de auto net zo radicaal is vormgegeven als de andere nieuwe BMW's en dat kan in de zakenwereld verkeerd vallen. De foto's geven uitsluitsel over het uiterlijk. Om de rijeigenschappen te beoordelen was een uitgebreide proefrit nodig.

Het was eigenlijk de bedoeling de 3-serie te fotograferen bij allerlei kantoorgebouwen, om alvast te laten zien hoe dat staat. Maar dat leverde direct problemen op: hoort de 3 thuis op de directievakken pal voor de ingang of toch op de gewone personeelsparkeerplaats? Met de 5-serie is het antwoord eenvoudig: directie. Ook de 1-serie is duidelijk: personeel. Maar de 3-serie is lastiger te plaatsen.



### Techniek

Rijdende van het ene kantoorpand naar het andere valt op hoe de 3-serie zich onderscheidt van andere zakenauto's in dit segment: de techniek is

voorstrevend, de mechaniek geperfectioneerd. De tocht zou daarom worden voortgezet op zoek naar spectaculaire machinerie!

Om met de techniek te beginnen: bijna alle zaken die de 5-serie zo vooruitstrevend maken, zijn ook in de hier gereden 3-serie in "Executive Dynamic"-uitvoering terug te vinden. De belangrijkste daarvan is iDrive; BMW's systeem dat navigatie, telefonie, audio en boordcomputer combineert in een systeem met één scherm en één knop. Nog steeds is dit systeem veruit het beste op de markt. Het werkt niet alleen goed, maar is ook naar eigen smaak aan te passen en uiterst simpel te bedienen. iDrive is niet beschikbaar op de 1-serie en zelfs niet op de X3, maar door welk misverstand dan ook wel op de nieuwe 3-serie!

Maar de vernieuwingsdrang houdt niet op bij alleen iDrive. Destijds zijn vrijwel alle details opnieuw ontworpen en de nieuwe 3-serie geniet daar nu van mee. Zelfs zaken als de bediening van de knipperlichten en ruitenwissers zijn handiger dan bij vrijwel alle andere auto's, maar vreemd genoeg nog steeds niet gekopieerd. Ook de strakke vormgeving van het interieur van de 5-serie is vrijwel ongewijzigd overgenomen, zij het dat de 3-serie niet zo overweldigend ruim is.



## Ruimte

Bijzonder zijn de voorstoelen waarvan de lengte van het zitvlak instelbaar is. Behalve de hoogte is ook de zithoek in te stellen, terwijl bij veel auto's lager zitten verplicht gelijk is aan achterover zitten. De breedte van de rugleuning is zelfs elektrisch instelbaar. Een lendensteun is vervolgens glad vergeten, terwijl zo'n extra steuntje in de onderrug vooral op lange afstanden toch erg prettig is.

De ruimte op de achterbank wordt het liefst ook snel vergeten. Ondanks de doordachte ruimtebesparende achterkant van de voorstoelen, is de beenruimte achterin beduidend minder dan gemiddeld voor een auto in dit segment. Dat komt onder andere omdat ruimte nodig was voor de achterwielaandrijving en daarmee is het volgende onderscheidende punt bereikt: mechaniek.

## Mechaniek

Slimme elektronica en doordachte ergonomie zorgen voor veel comfort, maar het is nog altijd de mechaniek dat het echte werk moet doen. Juist hier vaart BMW sinds mensenheugenis een eigen koers. Zo heeft iedere BMW achterwielaandrijving. De voorwielen hoeven alleen te sturen en worden niet "lastig gevallen" met een taak als aandrijven. Bovendien gaat BMW nog een stap verder dan andere achterwielaandrijvers en zorgt er ook voor dat het wagengewicht zo veel mogelijk gelijkmatig is verdeeld over de voor- en achterwielen.

Het resultaat is een auto die vooral in de bochten merkbaar prettiger reageert. De bestuurder heeft het gevoel meer met de auto te kunnen en meer controle te hebben. Kortom: rijplezier volop en de drang ieder klaverblad minstens twee keer te nemen!



Maar toch is het juist dit punt waarop de 3-serie achterblijft bij de eigen familieleden! BMW heeft in het verleden namelijk bewezen het nóg beter te kunnen. Een 5-serie is, indien voorzien van "active front steering" (zie testverslag 530d voor een beschrijving) even wendbaar in de stad maar dankzij de omvang nog stabiel op hoge snelheid. De 1-serie is dankzij het geringe gewicht veel levendiger en daarom meer stuurmansauto dan de nieuwe 3-serie. De brede banden van de hier gereden 320d maken de testauto bovendien zeer gevoelig voor spoorvorming en geven iedere groef en oneffenheid door via het stuurwiel.

## Diesel

Op de prijslijst staan vier benzinemotoren (van 1.8 tot 3.0 liter) en een 2-liter diesel krachtbron. Gezien de zakelijke doelgroep viel de keuze op deze laatste. Voor een auto van deze omvang is een motor van "slechts" 2 liter misschien wat gering. Dankzij de toepassing van veel aluminium en kunststof is de 3-serie relatief licht en is het motorvermogen meer dan voldoende.

De sleutel is vervangen door een blokje dat echter geen "keyless entry" biedt. Op deze elektronische "sleutel" zijn knoppen te vinden om de portiersloten te openen of te vergrendelen. De elektronische sleutel wordt in een sleuf in het dashboard gestoken waarna het voldoende is kortstondig op de startknop te drukken. De elektronica zorgt voor eventueel voorgloeien en starten van de motor. Alleen wie dan goed luistert hoort dit dit een diesel is, want de 3-serie is zo stil als mag worden verwacht van een auto in deze prijsklasse.

## Communicatie

Daarna wordt alles wat van een nieuwe BMW wordt verwacht ook waargemaakt. De communicatie tussen auto en bestuurder is prima en dat begint al bij de pedalen. Via het koppelpedaal is meteen duidelijk hoeveel kracht de motor levert bij welk toerental. Helaas is niet voorzien in een koelwatertemperatuurmeter of, zoals in de duurdere BMW's, een toerenteller met verlichte schaal die aangeeft hoeveel toeren mogen worden gemaakt bij de huidige motortemperatuur. Wel heel prettig is de analoge verbruiksmeter die op ieder moment exact aangeeft wat het huidige brandstofverbruik is en daarmee echt helpt bij economisch rijden. Desondanks werd het opgegeven fabrieksverbruik niet gehaald met een rijstijl die bij menig andere testauto goed is voor een gunstiger verbruik dan de fabrikant belooft.

Daar staan uitstekende prestaties tegenover. De sprint van 0 naar 100 km/u wordt volbracht in 8,3 seconden en dat is zeker voor een diesel ronduit snel. Ook op de snelweg is altijd een flinke reserve beschikbaar, wat een gevoel van superioriteit geeft. In de zesde versnelling is de 2-liter diesel nauwelijks hoorbaar en

worden met groot gemak enorme afstanden afgelegd. De leaserijders kunnen gerust zijn.



## Conclusie

Veel leaserijders vreesden voor de nieuwe en extravagante vormgeving van BMW, waar menig een nog steeds niet aan kan wennen. De 3-serie is echter op alle punten aangepast zodat de scherpe randjes er letterlijk en figuurlijk af zijn. Daarmee is de nieuwkomer ook voor een conservatief publiek meer aanvaardbaar. Eenmaal geparkeerd naast een oude 3-serie is de vooruitgang nog steeds enorm en lijkt de voorganger op slag hopeloos verouderd.

Ook de rijeigenschappen zijn sterk verbeterd, waarbij BMW niet van de succesformule is afgeweken. Toch kan het nog beter en wel met een concurrent uit eigen stal: de 1-serie is levendiger en biedt voor minder geld meer plezier. De 3-serie gaat echter een stap verder op het gebied van comfort (geluidsniveau, ruimte en uitrusting) en komt dan zelfs dicht in de buurt van de 5-serie. Wat het ook wordt: de leaserijder met hart voor puur autorijden kan weer op ieder niveau bij BMW terecht. ■



## Specificaties

### BMW 3-Serie (2005 - 2012) 320d High Executive

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	452 x 182 x 142 cm
Wielbasis	276 cm
Gewicht	1.505 kg
Aanhanger	745 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Tankinhoud	61 l
Bagageruimte	460 l
Bandenmaat	205/55R16

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1995 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	177 pk @ 4000 tpm
Koppel	350 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,9 sec.
Topsnelheid	230 km/u
Verbruik gemiddeld	4,8 l / 100 km
Verbruik stad	6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	128 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 50.020,-
Prijs instapmodel	€ 33.425,-